Deutscher Bundestag **Drucksache 17/6376**

17. Wahlperiode 30. 06. 2011

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Sabine Leidig, Herbert Behrens, Dr. Dietmar Bartsch, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 17/6192 –

Förderung des Fußverkehrs

Vorbemerkung der Fragesteller

Zufußgehen und Rad fahren sind die umwelt- und stadtverträglichsten Fortbewegungsformen. Es wird keine fossile Energie verbraucht, die Umwelt wird nicht mit Schadstoffen belastet und es wird nur wenig Raum benötigt. Der Radverkehr wurde in den letzten Jahren auf kommunaler Ebene vermehrt gefördert. Die andere und größte Gruppe der nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer, die der Fußgänger, findet jedoch wenig Beachtung, obwohl sie den breiten Sockel des Nahverkehrs in unseren Städten und Gemeinden bildet. Rund ein Viertel aller Wege in Deutschland werden zu Fuß zurückgelegt (bundesweite Befragung „Mobilität in Deutschland 2008“). Es gibt genügend Gründe, dem Gehen als sozialverträglicher, gesundheitsfördernder, umweltfreundlicher, flächensparender und preiswerter Fortbewegungsart mehr Aufmerksamkeit zu widmen. Auf Bundesebene können fußgängerfreundliche Rahmenrichtlinien zu einer Ausweitung dieser Basismobilitätsform beitragen.

Die Erhöhung der Verkehrssicherheit und durchgängige Barrierefreiheit machen Straßen für zu Fuß Gehende sicherer und damit attraktiver. Alle Menschen, insbesondere Ältere, profitieren z. B. von barrierefreien Zugängen oder Fahrstühlen in öffentlichen Gebäuden und Bahnhöfen. Fußgänger mit Kinderwagen oder schwerem Gepäck sind oft auf dieselben Erleichterungen wie andere Mobilitätseingeschränkte angewiesen.

1. Welche Maßnahmen sind seit der Verabschiedung der Nachhaltigkeitsstrategie von 2002, in der im Teilbereich Mobilität eine Förderung des Fußverkehrs als Schwerpunkt gesetzt ist, geplant, eingeleitet oder umgesetzt worden?

Die Bundesregierung setzt auf eine integrierte Verkehrspolitik, die die Leistungsfähigkeit der einzelnen Verkehrsmittel und deren Zusammenspiel durch ein Bündel von unterschiedlichen Maßnahmen optimiert. Dabei geht es nicht um die Konkurrenz zwischen den Fußgängern auf der einen Seite und den sonstigen Verkehrsteilnehmern auf der anderen Seite, sondern um eine Förderung der jeweiligen Stärken und der intermodalen Verflechtungen der einzelnen Verkehrsträger. Vor diesem Hintergrund gilt es, den Fußverkehr grundsätzlich als

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 29. Juni 2011 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

integralen Bestandteil des Verkehrssystems zu betrachten. Mit einem Anteil von 24 Prozent am Gesamtverkehrsaufkommen (gemessen in zurückgelegten Wegen) kommt ihm eine zentrale Rolle bei der Gestaltung einer nachhaltigen Mobilität zu. Wegen seiner Emissionsfreiheit leistet der Fußverkehr einen wichtigen Beitrag zu einer umwelt- und klimafreundlichen sowie der Gesundheit förderlichen Mobilität.

Im Rahmen der Nationalen Nachhaltigkeitsstrategie hat die Bundesregierung seit 2002 – wie im Fortschrittsbericht 2008 zur Nationalen Nachhaltigkeitsstrategie dargelegt – zahlreiche Maßnahmen der Kommunen im Interesse eines nachhaltigen Stadtverkehrs unterstützt.

Darüber hinaus verfolgt die Bundesregierung – im Rahmen der ihr durch das föderale Bund-Länder-Gefüge eingeräumten Finanzierungs- und Gesetzgebungskompetenzen – das Ziel einer möglichst weitreichend barrierefreien Mobilität im Bereich der Verkehrsinfrastruktur und des Personenverkehrs. Außerdem setzt die Bundesregierung sich für die Optimierung der Schnittstellen zwischen dem so genannten Umweltverbund (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr) und den sonstigen Verkehrsträgern ein. Eine Vielzahl von Forschungsvorhaben und die Verbreitung guter Beispiele durch den Bund haben dazu beigetragen, die Länder und Kommunen bei der Förderung des Umweltverbundes und der Verbesserung der Intermodalität zu unterstützen. Die Erhöhung der Verkehrssicherheit von Fußgängern und Radfahrern für die Bundesregierung von zentraler Bedeutung: Der Schutz schwächerer Verkehrsteilnehmer und Zielgruppen wird ein Schwerpunkt des nationalen Verkehrssicherheitsprogramms für den Straßenverkehr (VSP) sein.

2. Teilt die Bundesregierung die Ansicht der Fragesteller, dass die Förderung des Fußverkehrs als ein Baustein zur Erreichung der Klimaschutzziele die CO_2-Emissionen im Verkehrsbereich mindern kann (bitte mit Begründung)?

Die zentrale Herausforderung einer nachhaltigen Verkehrspolitik besteht darin, Mobilität so zu organisieren, dass Mensch, Umwelt und Klima so wenig wie möglich belastet werden. Insoweit ist die individuelle Entscheidung, Wegstrecken zu Fuß zurückzulegen, unter Klimaschutz- und Gesundheitsaspekten folgerichtig.

Bezogen auf die Zahl der Wege, entfällt auf den Fußverkehr in Deutschland ein Anteil von 24 Prozent, das sind rund 90 Millionen Personenkilometer pro Tag. Auf diesen Wegen werden gegenüber anderen Verkehrsträgern keine Emissionen erzeugt. Somit kann die Förderung des Fußverkehrs einen Beitrag zur Minderung der CO_2-Emissionen leisten, wenn sie zu einer Erhöhung des Fußverkehrsanteils bei gleichzeitiger Verringerung des Anteils CO_2-emittierender Verkehrsarten führt.

3. Wie viele Mittel aus dem Regionalisierungs- und Entflechtungsgesetz sind in den letzten fünf Jahren in Verkehrsanlagen, die größtenteils dem Fußverkehr dienen, geflossen, und aus welchen Quellen stammen diese (bitte tabellarisch auflisten)?

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) fällt gemäß Artikel 106a des Grundgesetzes in die Zuständigkeit der Länder. Der Bund stellt – in Absprache mit den Ländern – auf der Grundlage des Regionalisierungsgesetzes (RegG), des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) und des Entflechtungsgesetzes (EntflechtG) lediglich die erforderlichen Finanzmittel bereit. Gemäß § 6 Absatz 1 RegG ist mit den Regionalisierungsmitteln insbesondere der Schienenpersonennahverkehr zu finanzieren.

Die Mittel nach dem EntflechtG werden den Ländern zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden zur Verfügung gestellt. Diese fördern damit in erster Linie den kommunalen Straßenbau und den ÖPNV. Über die Verteilung der Mittel entscheiden die Länder in eigener Zuständigkeit.

Da ein Mitteleinsatz nach Förderkriterien und Fördervoraussetzungen (§§ 2, 3 GVFG alt) nicht mehr vorgegeben ist, haben die Länder bezüglich der konkreten Verwendung der Entflechtungsmittel eigene gesetzliche Regelungen geschaffen. Der jährliche Bericht der Länder über die zweckgerechte Verwendung der Mittel für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden gemäß Verordnung zur Durchführung des Entflechtungsgesetzes (EntflechtGVO) enthält nur die tabellarische Darstellung der geförderten Maßnahmen (allgemeine Programmbeschreibung) und die Höhe der geleisteten Zahlungen. Eine Aufstellung (Kategorisierung) der Mittelverwendung, wie z. B. „Verkehrsanlagen des Fußverkehrs“, ist auf dieser Grundlage nicht möglich.

4. Wie viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind jeweils für den Bereich Fußverkehr tätig

   a) im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung,

Im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) ist der nicht motorisierte Individualverkehr im Referat UI 31 (Personenverkehr, Öffentliche Verkehrssysteme, Radverkehr) angesiedelt. Für diesen Bereich sind insgesamt sechs Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Referates tätig.

   b) in der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt),

In der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) sind vier Mitarbeiter mit Fragen des Fußgängerverkehrs befasst.

   c) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR);

Das Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) behandelt den Fußverkehr als integrierten Bestandteil von Nahmobilität und Stadtverkehr. Im Bereich Nahmobilität und Stadtverkehr ist eine Person tätig.

   d) im Umweltbundesamt (UBA),

Im Umweltbundesamt (UBA) gibt es einen Mitarbeiter, der Ansprechpartner für den Fußverkehr ist. Darüber hinaus befassen sich im Fachgebiet I 3.1 weitere fünf Personen mit städtischer Mobilität und Personennahverkehr, d. h. mit Themen, die u. a. die Mobilität zu Fuß beinhalten.

   e) in welchen weiteren Bundesbehörden?

Im Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU) ist der nicht motorisierte Verkehr – und somit auch der Fußverkehr – Teil der Aufgaben einer Mitarbeiterin des Referates IG I 5 (Umwelt und Verkehr, Elektromobilität).

Im Arbeitsstab des Beauftragten der Bundesregierung für die Belange behinderten Menschen befasst sich eine Mitarbeiterin mit dem Thema „Barrierefreiheit“. Darunter fällt auch der Bereich „Mobilität/Verkehr“.

5. Hat die Bundesregierung bereits Maßnahmen unternommen, die Kommunen zu befähigen, für alle Mobilitätseingeschränkte Zugangsverbesserungen im öffentlichen Bereich flächendeckend zur Verfügung zu stellen, um eine größere Teilhabe aller im öffentlichen Raum sicherzustellen?

   Wenn ja, welche sind das?

Die Gestaltung der kommunalen Infrastruktur obliegt in erster Linie den Gemeinden und Landkreisen. Der Bund stellt den Ländern zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden in den Bereichen kommunaler Straßenbau und öffentlicher Personennahverkehr über das sog. Bundesprogramm des GVFG und das EntflechtG jährlich rund 1,67 Mrd. Euro zur Verfügung. Während die Länder Belange der Barrierefreiheit beim Einsatz der Mittel nach dem EntflechtG nach Maßgabe des jeweiligen Landesrechts selbst gewichten können, ist bei Vorhaben, die aus dem Bundesprogramm des GVFG gefördert werden, nach § 3 Ziffer 1 Buchstabe d Voraussetzung, dass die Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung berücksichtigt werden und den Anforderungen der Barrierefreiheit möglichst weitgehend entsprochen wird.

6. Welche Aktivitäten und Maßnahmen gibt es seitens der Bundesregierung bei der Förderung des Fußverkehrs im Zusammenhang mit der Umsetzung des Übereinkommens über die Rechte von Menschen mit Behinderungen (UN-Behindertenrechtskonvention) (vor allem mit Blick auf die Artikel 8, 9, 19 und 20), und welche weiteren sind geplant?

   Wie werden dabei die Menschen mit Behinderungen und deren Organisationen mit Blick auf Artikel 4, Absatz 3 der UN-Behindertenkonvention beteiligt?

Das Bundeskabinett hat am 15. Juni 2011 den Nationalen Aktionsplan der Bundesregierung zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention verabschiedet. Die frühzeitige und umfassende Einbindung der behinderten Menschen und ihrer Verbände war der Bundesregierung ein sehr wichtiges Anliegen bei der Erarbeitung des Aktionsplans. Daher wurde seit Anfang 2010 zunächst das Vorgehen sowie anschließend Struktur, Darstellung und Handlungsfelder des Aktionsplans vorgestellt und mit allen Beteiligten diskutiert. Eine Konkretisierung der Visionen und Maßnahmen für den Aktionsplan folgte schließlich über die Kongresse „Teilhabe braucht Visionen“ im Juni 2010 und „Teilhabe braucht Maßnahmen“ im November 2010 mit je rund 300 Teilnehmerinnen und Teilnehmern. Parallel dazu konnten sich Bürgerinnen und Bürger über mehrere Wochen online über das Internetportal www.einfach-teilhaben.de an diesem Prozess beteiligen. Im Mai 2011 fand eine Anhörung der Verbände von und für Menschen mit Behinderungen zum Referentenentwurf des Nationalen Aktionsplans der Bundesregierung statt.

Dieser transparente und partizipative Erarbeitungsprozess des Nationalen Aktionsplans der Bundesregierung soll auch bei der Umsetzung fortgeführt werden.

Im Nationalen Aktionsplan der Bundesregierung ist aufgeführt, dass die Technischen Regelwerke für Planung und Bau von Straßen von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) erarbeitet und kontinuierlich fortgeschrieben werden. Da insbesondere wegen der je nach Art der Behinderung variierenden Anforderungen an die barrierefreie Gestaltung von Verkehrsanlagen noch Forschungsbedarf besteht und die Bundesregierung die Notwendigkeit sieht, dass allen Anforderungen gerecht werdende Gestaltungsformen entwickelt werden, wurden entsprechende Forschungsvorhaben in das Forschungsprogramm Stadtverkehr (FoPS) aufgenommen.

Darüber hinaus sind bauliche Anlagen, öffentliche Wege, Plätze und Straßen sowie öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im

öffentlichen Personenverkehr gemäß § 8 Absatz 2 des Behindertengleichstellungsgesetzes (BGG) nach den hierfür einschlägigen Rechtsvorschriften barrierefrei zu gestalten. Insoweit erfolgt eine kontinuierliche Förderung und Verbesserung des barrierefreien Fußverkehrs bei baulichen Neu- bzw. Umgestaltungen bereits seit Schaffung des BGG im Jahr 2002.

7. Welche Änderungen des Rechtsrahmens, insbesondere der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) und des Bußgeldkataloges, sind in den letzten Jahren aus Gründen der Fußgängersicherheit vorgenommen worden bzw. sind geplant?

Ein Hauptanliegen von Änderungen der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) und der Bußgeldkatalog-Verordnung (BKatV) ist in der Regel die Verbesserung der Verkehrssicherheit. Dies kommt auch den Fußgängern zugute. Beispielhaft genannt wird die letzte Änderung der StVO, mit der die „Winterreifen-Regelung" verfassungskonform ausgestaltet wurde. Das dort präzisierte temporäre Fahrverbot verhindert als typische Unfallverhütungsvorschrift auch zum Wohle der Fußgänger die Verkehrsteilnahme mit Kraftfahrzeugen ohne eine geeignete Bereifung bei „winterlichen" Verkehrsverhältnissen. In diesem Zusammenhang wurde auch der Bußgeldrahmen für entsprechende Verstöße verdoppelt. Jüngstes Beispiel ist der Neuerlass der StVO, der sich derzeit in der Anhörung befindet. Hier wird unter anderem die Möglichkeit geschaffen, das Zeichen 357 (Sackgasse) mit einem Piktogramm zur Anzeige der Durchlässigkeit für den Fußgängerverkehr zu kombinieren. Dies verhindert Umwegverkehre.

8. Gibt es Überlegungen, die „Begegnungszone" nach Schweizer Vorbild in Deutschland einzuführen?

   Wenn nein, warum nicht?

Auf die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Hans-Joachim Hacker, Sören Bartol, Uwe Beckmeyer und der Fraktion der SPD – Bundestagsdrucksache 17/3368 –, insbesondere zu den Fragen 3 und 4, wird verwiesen.

9. Hält die Bundesregierung die technischen Regelwerke zur Verkehrsplanung und dem Straßenbau, wie sie von der Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) erarbeitet und von der Bundesregierung rechtsverbindlich eingeführt werden, ausreichend für die Bedürfnisse der Fußgänger nach Verkehrssicherheit und Leichtigkeit im Verkehr?

   Wenn ja, warum?

   Wenn nein, warum nicht?

10. Hält die Bundesregierung auch für den Fußverkehr Empfehlungen zur Netzplanung für sinnvoll, wie sie für andere Verkehrsträger existieren?

   Wenn ja, warum?

   Wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 9 und 10 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Technischen Regelwerke (z. B. die „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen") für Planung und Bau von Straßen einschließlich der Gehwege werden von der FGSV erarbeitet und herausgegeben. Ihre rechtsverbindliche Einführung fällt in den Zuständigkeitsbereich der Länder.

Auf dieser Grundlage können die zuständigen Baulastträger (für Gehwege sind dies in der Regel die Kommunen) den gesetzlichen Vorgaben entsprechend (z. B. Straßengesetze der Länder) die öffentlichen Straßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand bauen, ausbauen oder unterhalten und dabei die sonstigen öffentlichen Belange, auch die von Fußgängern und insbesondere von behinderten und anderen Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen, berücksichtigen.

Ebenso stehen den zuständigen Baulastträgern mit den „Richtlinien für integrierte Netzgestaltung“ der FGSV Empfehlungen zur Netzplanung für Fußgänger zur Verfügung.

11. Teilt die Bundesregierung die Auffassung der Fragesteller, dass Sicherheitsaudits für Straßen, insbesondere innerörtliche mit erheblicher Verkehrsbedeutung, die Verkehrssicherheit der Fußgänger erhöhen?

    Sollten solche regelmäßigen Audits auch innerorts zur Pflicht werden?

    Wenn nein, warum nicht?

Sicherheitsaudits sind ein wirksames Instrument, um die Verkehrssicherheit – auch für Fußgänger – zu erhöhen. Im Bereich der Bundesfernstraßen werden Sicherheitsaudits auf der Grundlage der „Empfehlungen für das Sicherheitsaudit von Straßen“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen bereits seit dem Jahr 2002 durchgeführt.

Sicherheitsaudits sind Bestandteil des Straßenverkehrsinfrastruktur-Sicherheitsmanagements gemäß EU-Richtlinie 2008/96/EG, das seit Ende 2010 verbindlich für die Straßen des transeuropäischen Netzes in Deutschland anzuwenden ist. Die Bundesregierung hat im Interesse einer einheitlichen Vorgehensweise – und gestützt auf den Beschluss des Bundesrates vom 24. September 2010 (Drucksache 460/10) – den Ländern empfohlen, das Straßenverkehrsinfrastruktur-Sicherheitsmanagement auch für die Straßen im eigenen Zuständigkeitsbereich einzuführen. Die Anwendung auf Straßen im Zuständigkeitsbereich der Landkreise und Kommunen wird von der Bundesregierung ebenfalls begrüßt.

12. Mit welchen Maßnahmen fördert die Bundesregierung den Freizeitverkehr in der Kombination Zufußgehen und Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel und das Wandern in Deutschland?

Das Zufußgehen ist die natürlichste und ursprünglichste Art sich fortzubewegen und mobil zu sein. Hohe Luftverschmutzung, Lärmbelastungen, Zerschneidung von Fußwegenetzen und die Unfallgefahren durch den motorisierten Verkehr führen dazu, dass der Anteil der Fußgänger am Modal Split der Verkehrsträger stagniert. Um diesen Stillstand zu überwinden, lässt die Bundesregierung in Modellvorhaben Möglichkeiten zur Förderung des Fußverkehrs erforschen und erproben.

Zudem wurden durch die Bundesregierung Projekte für ÖPNV-gestützte Wanderangebote mit ausgewählten Ländern, Kommunen und Kreisen durchgeführt. Die Ergebnisse der Projekte zeigten auf, dass Freizeitaktivitäten wie das Wandern in Kombination mit öffentlichen Verkehrsmitteln durch eine Integration mit dem ÖPNV sowie eine reibungslose Kooperation zwischen Verkehrsanbietern und -verbünden und touristischen Einrichtungen und Verbänden möglich sind. Mit einem relativ geringen Aufwand kann so zu einer nachhaltigeren Gestaltung des Freizeitverkehrs, zur Förderung des ÖPNV und des Wandertourismus in einer Region beigetragen werden. Für eine nachhaltige Entwick-

lung und Finanzierung spezieller ÖPNV-gestützter Wanderangebote sind die Länder verantwortlich. Die Bundesregierung kann hier lediglich beratend zur Seite stehen.

Über die Zusammenarbeit mit der FGSV erarbeitet die Bundesregierung Regelwerke zur planerischen Ausgestaltung von Anlagen des Fußverkehrs nach dem aktuellen Stand der Wissenschaft. Ein großer Schwerpunkt liegt hier auf der Gestaltung barrierefreier Verkehrsanlagen und ÖPNV-Umsteigepunkte für nichtmotorisierte Verkehrsteilnehmer. Die Ergebnisse fließen in die aktuelle Änderung der StVO bzw. der VwV-StVO im Bereich der Themen des Fußgänger- und Radverkehrs mit ein.

Die Unterstützung umweltverträglicher Tourismusformen gehört zu den Schwerpunkten der Tourismuspolitik der Bundesregierung. Der Deutsche Wanderverband führt seit zehn Jahren selbstständig das Projekt „Wanderbares Deutschland“ durch (nach einer Anschubfinanzierung durch das Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie – BMWi). Darüber hinaus hat das BMWi von 2008 bis 2010 eine „Grundlagenuntersuchung zum Freizeit- und Urlaubsmarkt Wandern“ mit rund 155 000 Euro gefördert.

13. Welche Maßnahmen zur Gesundheitsförderung unterstützt die Bundesregierung zur Erreichung von mehr körperlicher Bewegung bei der Erledigung von Alltagswegen?

Körperliche Aktivität ist eine wichtige Ressource für die Gesundheit und für ein möglichst langes, beschwerdefreies Leben mit hoher Lebensqualität. Der wissenschaftliche Nachweis für die präventiven Wirkungen von körperlicher Aktivität auf eine Vielzahl von Krankheiten, wie z. B. Herz-Kreislauf-Erkrankungen, Diabetes Mellitus Typ 2, Stoffelwechselerkrankungen, Adipositas und Beschwerden des Bewegungsapparates, ist gesichert. Regelmäßige körperliche Bewegung muss vor allem im Alltag der Menschen – also in der Familie, in Kindertagesstätten, in Schulen, im Beruf und in der Freizeit – stattfinden.

Mit dem Nationalen Aktionsplan „IN FORM – Deutschlands Initiative für gesunde Ernährung und mehr Bewegung“ verfolgt die Bundesregierung das Ziel, das Bewegungs- und Ernährungsverhalten von Kindern und Erwachsenen nachhaltig zu verbessern. Eine Vielzahl von Maßnahmen fokussiert auf die Förderung der Alltagsbewegung (www.in-form.de). So wurden in dem Förderschwerpunkt „Aktionsbündnisse gesunde Lebensstile und Lebenswelten“ des Bundesministeriums für Gesundheit in elf Vorhaben tragfähige Kooperationen durch die Vernetzung bestehender Aktivitäten aufgebaut und dauerhaft verankert. Dies reichte von der Qualifizierung von Gesundheitsteams an Schulen über die Verbindung von Schulsport mit den Angeboten von Vereinen bis hin zur Gestaltung eines bewegungsfreundlichen Umfelds. Des Weiteren wurden in allen Bundesländern Zentren zur Bewegungsförderung eingerichtet. Zur Sicherung der Nachhaltigkeit sind diese vorwiegend bei den Landesvereinigungen für Gesundheit angesiedelt. Diese Zentren vernetzen bestehende Aktivitäten auf Länderebene, machen gute Praxisbeispiele bekannt und stehen als kompetente Ansprechpartner zur Verfügung. Die Länder unterstützen grundsätzlich die Zentren für Bewegungsförderung.

Seit mehreren Jahren befasst sich die Bundeszentrale für gesundheitliche Aufklärung, eine Behörde im Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Gesundheit, mit den Themenschwerpunkten Bewegung, Ernährung und Stressbewältigung. Kinder und Jugendliche sind dabei die prioritäre Zielgruppe. Mit den Aktionen „Unterwegs nach Tutmirgut“ für Kinder und „Gut drauf – Bewegen, entspannen, essen – aber wie!“ für Jugendliche liegen ganzheitliche Ansätze vor, die gesundheitsförderliche Angebote in den Lebensalltag von jungen

Menschen integrieren und diese zu mehr Bewegung im Alltag motivieren (www.bzga.de).

Gefördert vom Bundesministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz haben die sogenannten KINDERLEICHT-REGIONEN (www.besseressenmehrbewegen.de) modellhaft erprobt, mit welchen Methoden, über welche Zugangswege und mit welchen Partnern universelle Prävention von Übergewicht bei Kindern zum Erfolg führen kann. In 24 Regionen wurden vielfältige Maßnahmen zur Steigerung der Alltagsaktivität von Kindern und deren Eltern entwickelt. So wurde z. B. ein „Walking Bus" ins Leben gerufen. Dabei handelt es sich um Eltern, die sich ehrenamtlich bereit erklärten, auf dem Schulhin- und -rückweg festgelegte Stationen anzugehen und gemeinsam mit den wartenden Kindern den Schulweg zu Fuß zu meistern. Ebenso wurden zur Gestaltung eines bewegungsfreundlichen Umfeldes in Zusammenarbeit mit Stadt, Eltern und Kindern Spielplätze saniert und umgebaut. Die Evaluationsergebnisse des Modellvorhabens sollen Ende 2011 vorliegen.

14. Wie sind die Ergebnisse der Modellvorhaben „Fußgänger- und fahrradfreundliche Stadt", geleitet vom UBA, in die Praxis der Bundesregierung eingeflossen?

Die Ergebnisse des Modellvorhabens „Fußgänger- und fahrradfreundliche Stadt" dienen in erster Linie der kommunalen Praxis. Auf Bundesebene sind sie für den Radverkehr in den Nationalen Radverkehrsplan (NRVP) eingeflossen. Dies betrifft auch solche Fragen, die das Zusammenwirken von Fußgängern und Radfahrern betreffen.

15. Hat sich die Bundesregierung mit dem „Walking and Cycling Action Plan" der britischen Regierung aus dem Jahr 2004 auseinandergesetzt, und wie bewertet sie den dortigen Teilbereich Fußverkehr?

    Wenn nein, warum nicht?

Die Bundesregierung beschäftigt sich auch im Bereich der Verkehrspolitik mit interessanten Entwicklungen in den Nachbarländern sowie in anderen Staaten Europas und der Welt. Sie pflegt – nicht nur im Rahmen des jährlich in Leipzig stattfindenden Weltverkehrsforums – einen intensiven Informations-, Meinungs- und Erfahrungsaustausch, um auf diese Weise dazu beizutragen, das Verkehrssystem sowohl national als auch international zukunftsfähig zu machen. Dazu gehören auch zahlreiche Kontakte auf der Fachebene, in deren Rahmen über neue verkehrspolitische Ansätze und Schwerpunktsetzungen diskutiert wird. In diesem Zusammenhang hat auch eine Auseinandersetzung mit dem „Walking and Cycling Action Plan" der britischen Regierung aus dem Jahre 2004 stattgefunden. Es ist jedoch nicht Aufgabe der Bundesregierung, dieses Dokument öffentlich zu kommentieren.

16. Gibt es seitens der Bundesregierung Überlegungen, vergleichbar mit der Verkehrsstrategie in der Schweiz mit der Säule „Langsamverkehr", eine verkehrspolitische Leitlinie zur bundesweiten Förderung des Fuß- und Radverkehrs aufzustellen und umzusetzen oder aber den Fußverkehr als eine zweite Säule in die Fortschreibung zum Nationalen Radverkehrsplan (NRVP) mit aufzunehmen (bitte mit Begründung)?

Die Bundesregierung setzt auf eine Verkehrspolitik, die die Leistungsfähigkeit der einzelnen Verkehrsträger und ihr Zusammenspiel optimiert. Es geht dabei nicht um Konkurrenzen, sondern um eine Förderung der jeweiligen Stärken

und der intermodalen Verflechtungen der einzelnen Verkehrsträger. Dabei kommt es darauf an, noch stärker in Mobilitätsketten zu denken. Vor diesem Hintergrund ist der Fußverkehr Teil einer integrierten Betrachtung der Verkehrsträger und zusammen mit dem Radverkehr als nichtmotorisierter Verkehr ein wichtiger Baustein in der Verkehrsstrategie des Bundes. Eine Einbindung in die Weiterentwicklung des Nationalen Radverkehrsplans erfolgt dort, wo Wechselwirkungen zwischen Rad- und Fußverkehr bestehen (z. B. bei Fragen der Verkehrssicherheit).

17. Hält die Bundesregierung Imagekampagnen zum verkehrlichen, ökologischen und gesundheitlichen Nutzen des Fußverkehrs für sinnvoll?

    Wenn nein, warum nicht?

    Wenn ja, welche Überlegungen oder konkrete Planungen diesbezüglich gibt es?

Ja. Das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU) hat aus diesem Grund in den Jahren 2009 und 2010 in insgesamt neun Städten die bundeseinheitliche Kampagne „Kopf an: Motor aus. Für null CO_2 auf Kurzstrecken." (www.kopf-an.de) zur Förderung des Rad- und Fußverkehrs durchgeführt. Das Gesamtprojekt, finanziert aus Mitteln der Klimaschutzinitiative, endete mit Ablauf des Jahres 2010. Das BMU stellt die Kampagnenbausteine interessierten Kommunen auch weiterhin zur Verfügung.



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333